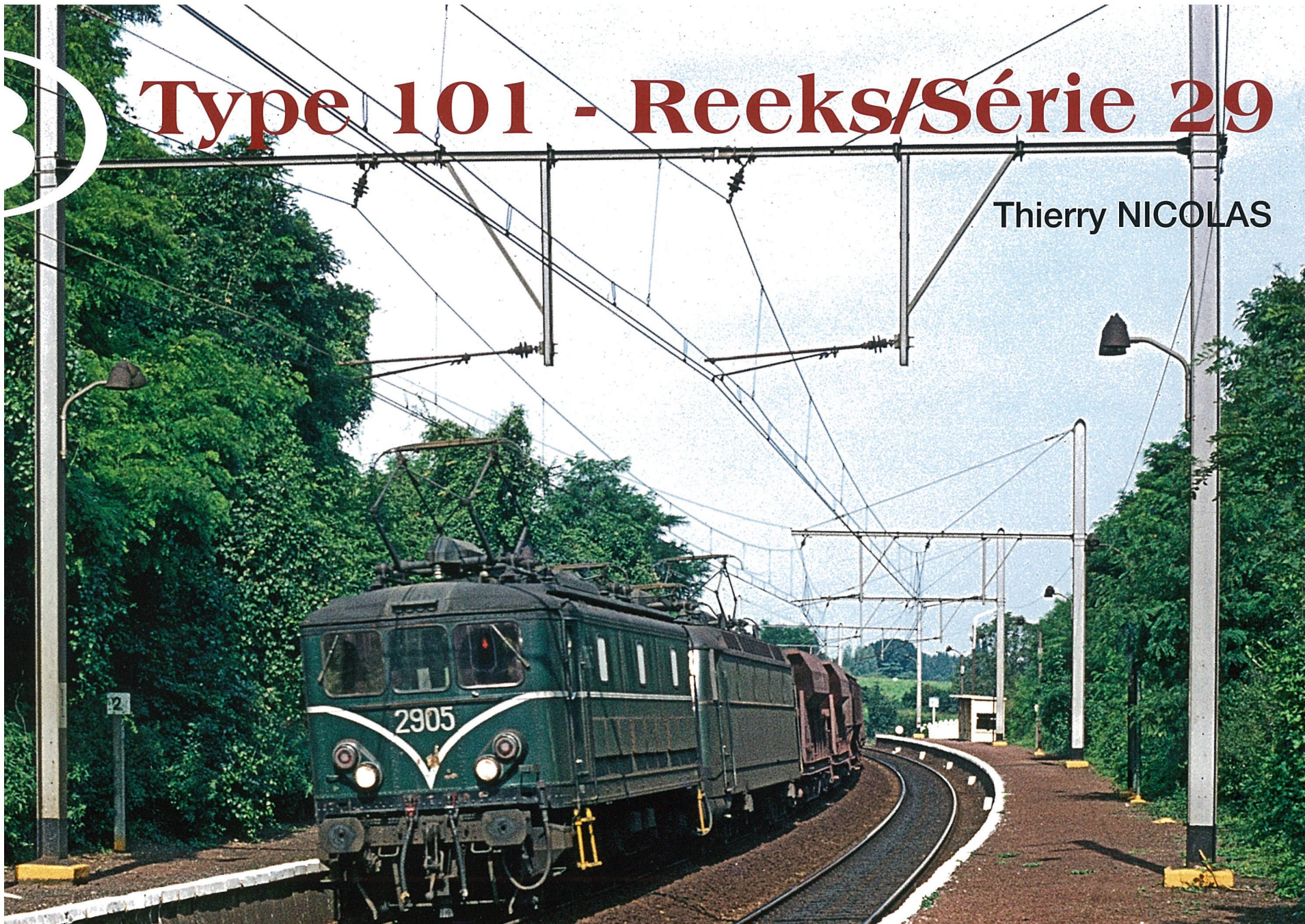


Type 101 - Reeks/Série 29

Thierry NICOLAS



Préface / Voorwoord

Cette locomotive dérivée des BB241-264 (ensuite BB301-324) de la Compagnie du P.O. (Paris-Orléans), cette même compagnie sera ensuite fusionnée avec d'autres pour devenir la S.N.C.F., intéressa la S.N.C.B. qui pensait à électrifier le réseau. L'électrification partirait en étoile de Bruxelles et de plus de relier par un tunnel les gares du Nord et du Midi jusque-là étant gares terminus. Les premiers trains électriques du type « automotrice » (AM1935) reliaient déjà Bruxelles et Anvers mais ne pouvait faire que du service de voyageurs. C'est donc en 1946, directement après la seconde guerre mondiale que la S.N.C.B. passa sa commande pour 20 locomotives du type 101 (qui deviendra ensuite le type 29) chez Baume et Merpent et ACEC (Ateliers de Construction Electrique de Charleroi). La première locomotive entra en service le 5 juillet 1949 et commença les services commerciaux entre Bruxelles et Anvers. Par la suite, le problème de la Jonction Nord-Midi et du passage de trains à vapeur qui donnaient des complications de ventilation sera réglé par la décision de tracter (ou même pousser) en traction électrique les trains à vapeur traversant la jonction et gardant cette même locomotive à vapeur comme titulaire du train. La nécessité de nouvelles locomotives électriques également pour des services de marchandises et principalement dans la région industrielle de Charleroi était urgente car l'électrification de Charleroi-Bruxelles était bien avancée.

Het type 29 van de NMBS was afgeleid van de BB241-264 (vervolgens omgenummerd als BB301-324) van de P.O. spoorwegmaatschappij (Paris-Orléans) die vervolgens fuseerde om met andere spoormaatschappijen uiteindelijk de SNCF te worden. De NMBS toonde interesse voor dit type elektrische locomotief, omdat de electrificatie van het Belgische spoorwegnet in het vooruitzicht werd gesteld. De plannen voorzagen in een stervormige uitbouw van het net met Brussel als middelpunt. Eveneens voorzien was het bouwen van een tunnel tussen het Noord en het Zuid station die tot nu toe kopstations waren.

De eerste elektrische treinen waren vierdelige elektrische motorstellen van het type AM 35 die de verbinding Brussel-Antwerpen verzekerden voor het reizigersverkeer. In 1946 juist na het beëindigen van de tweede wereldoorlog besloot de NMBS een bestelling te plaatsen van 20 elektrische locomotieven van het type 101 (later als type 29 hernummerd). De locomotieven werden besteld bij Baume et Merpent en ACEC (Ateliers de Construction Electrique de Charleroi). De eerste loc kwam in dienst op 5 juli 1949, en verzekerde zijn eerste commerciële diensten tussen Brussel en Antwerpen. Vervolgens bij het openstellen van de Noord-Zuid verbinding ondervond men snel grote problemen met de ventilatie bij de doorrit van stoommachines.

Al snel besloot men stoomtreinen door de tunnel te trekken of zelfs te duwen, waarbij de stoomloc voor de trein bleef staan tot aan zijn bestemming. Al snel waren meer elektrische locomotieven nodig voor goederentreinen vooral in de industriële regio van Charleroi. Bovendien was de electrificatie van de lijn Charleroi-Brussel reeds ver gevorderd.

Thierry NICOLAS

Informations / Informatie

Les 20 locomotives du type 101 (29) sont reprises dans l'inventaire de la S.N.C.B. en 1949 et seront mises en service pour assurer un service mixte composé de voyageurs omnibus et semi-direct mais également de marchandises. Le rayonnement de ces locomotives se fera surtout au départ de Monceau (près de Charleroi) vers Anvers Nord, Schaerbeek et ensuite vers Ronet (Namur) à partir de 1959. Déjà en 1967, la S.N.C.B. reforma deux locomotives (101.002 et la 014) et les autres locomotives seront retirées du service et garées en 1976. Par la suite en 1979 et dû à un manque de locomotives électriques, à l'augmentation du trafic marchandises et par des problèmes de jeunesse des nouvelles locomotives du type 20, on remettra en service une dizaine de locomotives préalablement révisées au dépôt de Ronet. Pendant quelques années, ces rescapées assurèrent principalement des services marchandises sur différentes lignes dont Monceau vers Ronet, Jeumont (France), Schaerbeek, Feluy, St Ghislain, port d'Anvers. Il y aura aussi trois locomotives qui effectueront des services de manœuvres (de navette de rames) à Bruxelles-Midi vers Forest-Midi, à Ostende et un service des ateliers de Malines vers Schaerbeek pour le transport de pièces de locomotive. Deux locomotives ont été préservées (2912 et 2913) mais ne sont plus en état de marche. Une d'entre-elle sera certainement exposée dans le musée de Schaerbeek.

De 20 loc's van het type 101 (29) worden ingeschreven in de inventaris van de NMBS in 1949, en werden in gebruik genomen voor het verzekeren van gemengde diensten bestaande uit reizigerstreinen, zowel omnibus, als semi direct treinen, evenals goederen diensten. De stervormige inzet van deze locomotieven op het spoornet gebeurde hoofdzakelijk vanuit Monceau (nabij Charleroi) in de richting van Antwerpen Noord, Schaarbeek en vanaf 1959 naar Ronet (Namen). Reeds in 1967 werden twee locomotieven afgeschreven (101.002 en 014) waarbij de overige buitendienst of in reserve gesteld werden vanaf 1976. Vervolgens in 1979 bij een tekort aan elektrische locomotieven, verhoging van het vrachtovervoer en de kinderziekten van de nieuwe Type 20, werd besloten om na een grondige revisie, een tiental machines weer in dienst te stellen, in de stelplaats van Ronet. Gedurende enkele jaren verzekeren deze overlevenden voornamelijk goederentreinen op verschillende lijnen zoals onder andere van Monceau naar Ronet, Jeumont (Frankrijk), Schaarbeek, Feluy, St Ghilain, en de Antwerpse haven. Drie locomotieven worden ingezet voor rangeringen (pendeldiensten van lege stellen) tussen Brussel-Zuid en Vorst-Zuid, in Oostende en één dienst tussen het arsenaal in Mechelen en Schaarbeek voor de aanvoer van wisselstukken. Twee locomotieven werden bewaard (2912 en 2913) maar zijn momenteel niet rijvaardig. Vermoedelijk belandt één van de twee in het spoorwegmuseum van Schaarbeek.

La locomotive / De Locomotief

Ces 20 locomotives du type 101.001-020 (ensuite série 29) construites par Baume et Marpent, ACEC et la société d'électricité et de mécanique de Gand furent mises en service en 1949. La vitesse maximale en service est de 100 Km/h, la masse de 81,5 tonnes et un rapport d'engrenage de 3,38. Ces locomotives avaient une puissance en régime continu de 1.800 CV (1.325 KW) et en uni-horaire de 2.200 CV (1.619 KW).

Deze 20 locomotieven van het type 101.001-020 (Later reeks 29), gebouwd door Baume en Marpent, ACEC en la Société d'Electricité et de Mécanique te Gent kwamen in dienst in 1949. De maximale snelheid in dienst bedroeg 100Km/h, het gewicht 81,5 Ton, met een overbrenging van 3,38. Deze locomotieven ontwikkelde een continu vermogen van 1800 PK (1.325 KW) en uurvermogen van 2200PK (1619 KW).

Constructeurs : Baume & Marpent + ACEC
Alimentation / Spanning : 3kV DC
Mise en service / Indienststelling : 1949
Effectif / Aantal : 20
Mise hors service / Buitendienststelling : 1983
Puissance continue / Vermogen : 1420-1474 kW
Poids / Gewicht : 81,5 t
Vitesse / Snelheid : 100 Km/h



101.002 – Forest-Midi / Vorst Zuid

En 1960, la 101.002 se trouve au repos au dépôt de Bruxelles-Midi (Forest-Midi) en attendant son prochain service. Cette locomotive sera une des premières à être réformée en 1967.

In 1960 bevindt zich de 101.002 in de stelplaats van Brussel-Zuid (Vorst-Zuid) wachtend op zijn volgende opdracht. Deze lok wordt als één van de eerste in 1967 buiten dienst gesteld.



2912 – Charleroi-Sud / Charleroi-Zuid :

A l'arrêt en gare de Charleroi-Sud, la 2912 attend le départ avec son train omnibus vers Namur en 1972.

Wachtend op een vertreksignaal in het station van Charleroi-Zuid, wacht de 2912 om met omnibus trein naar Namen te sporen. 1972



2913 – Anvers/Antwerpen-Stocatra :

La 2913 vient de partir d'Anvers Stocatra avec son train de minerais en direction de la région de Charleroi le 17 février 1983.

De 2913 heeft juist Antwerpen Stocatra verlaten met een ertstrein op sleep met Charleroi metaalindustrie als eindbestemming. 17 Februari 1983.



2920 – Ronet :

Fin de parcours en 1983 pour les dernières 29 dont la 2920 qui attend... le chalumeau.

Einde loopbaan in 1983 voor de laatste 29 ers, de 2920 wachtend op... de snijbranders.



BB344 + BB332 – Chamarande (F) :

Passage d'une double traction de BB300 (sœurs des 29 SNCB) avec les BB344 et BB332 assurant la remorque de ce train diffus en passage près de Chamarande au Sud de Paris. Octobre 1977.

BB344 en BB332 verzekeren de sleep van een trein van behoorlijke lengte hier in doortocht in de buurt van Chamarande ten zuiden van Parijs. Oktober 1977.

Nicolas Collection

Nicolascollection publie régulièrement des nouveaux livres ferroviaires sur les séries de locomotives belges ou étrangères, sur les trains et réseaux belges et étrangers qui vous permettront de compléter vos séries et votre collection. Nicolascollection et Objectif Rail vous propose des livres et des magazines très intéressants, des plus diversifiés et de la plus grande qualité.

Nicolascollection brengt regelmatig nieuwe spoorwegen boeken uit, deze gaan over Belgische of buitenlandse locomotieven reeksen, over Belgische of buitenlandse spoornetten. Zo kan u je verzameling/ontbrekende nummers verder uitbreiden. Nicolascollection en Objectif Rail stellen u regelmatig nieuwe interessante spoorwegboeken, tijdschriften, deze handelen zowel Belgische als buitenlandse spoorwegennetten. heel interessant, meest afwisselend en van grote kwaliteit.

www.nicolascollection.com

www.objectif-rail.com

	Type 101 - Reeks/Série 29
	Thierry NICOLAS
	EAN: 9782930748023
	ISBN: 978-2-930748-02-3
9 782930 748023	Prix: 25,00 €